

ELS TRANSPORTS

CONÈIXER EL DISTRICTE DE SANTS-MONTJUÏC



ÍNDEX

Els inicis: òmnibus i carruatges	2
El primer tramvia	4
Desenvolupament i desaparició dels tramvies	6
El metro	8
Els autobusos	10
Els transports singulars de Montjuïc	12
Documents i vestigis	14
Itinerari	16

© Arxiu Municipal del Districte de Sants-Montjuïc

La col·lecció "Conèixer el Districte de Sants-Montjuïc" és una publicació de l'Arxiu Municipal i de la Divisió de Serveis Personals del Districte de Sants-Montjuïc

Director i coordinador de l'edició de la col·lecció:

Jaume Ríos

Consell Assessor:

Pere Alcober, Josep Garcia Puga, Conxita Rius, Maite Giménez, Dolors Pellisa i Núria Burguillos

Autors d'aquest volum:

Jordi Ortega i Robert: historiador.

Fotografies:

H. Serra, J. Jané, J. Saltor, J. Carnicer, F. Sánchez, E. Massana, J. Companyà, N. Cuyàs, Arxiu Històric de la Ciutat / Arxiu Fotogràfic, Transports Municipals de Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, Port de Barcelona i Arxiu Municipal del Districte de Sants-Montjuïc.

Col·laboració:

Port de Barcelona

Edició:

Districte de Sants-Montjuïc. Ajuntament de Barcelona.

Producció:

Viena Serveis Editorials, S.L.
Viladomat 122, baixos
08015 Barcelona
Tel. 93 453 55 00

Fotocomposició:

Alemanya, S.C.C.L.
Aragó 159, entl. 1a
08011 Barcelona
Tel. 93 452 14 70

Impressió:

Ingoprint

Dipòsit legal: B-20.905-2003

Fotografia de la coberta:

Un tramvia al carrer de la Constitució l'any 1961

Imprès a Catalunya

13

ELS TRANSPORTS



Els viatgers baixen del metro a l'estació de Mercat Nou. Fotografia de l'any 1967.

Som molts els qui diàriament utilitzem alguns dels mitjans de transport públic que hi ha a Barcelona. Acostumats com estem a veure'ls com una d'aquelles coses que formen part de les rutines de cada dia, potser se'ns fa difícil valorar la seva importància per a l'estructura urbana. No són únicament un servei que ens permet a cadascun de nosaltres el desplaçament per la ciutat, sinó també una infraestructura bàsica que en garanteix l'habitabilitat i la sostenibilitat pel fet que la quantitat de viatges que permeten realitzar és inabastable per al transport privat: les estadístiques assenyalen que l'any 2002 es van fer a Barcelona i la seva àrea metropolitana més de cinc-cents milions de viatges en metro i autobús.

Conèixer els orígens i el desenvolupament de la xarxa de transport públic al Districte de Sants-Montjuïc és el que us proposem en aquesta publicació.

ELS INICIS: ÒMNIBUS I CARRUATGES

Tots aquells que, pels volts de l'any 1870, havien de recórrer amb òmnibus el trajecte entre la ciutat de Barcelona i la vila de Sants podien trobar-se una escena gens engrescadora al punt de sortida del Portal de Sant Antoni: *"Había allí una mala caja que llamaban coche y atados a ella un par de rocines tan cubiertos de mataduras y tan flacos que daba lástima verlos. '¡A Sans!', gritó con voz aguardentosa un hombre de cara patibularia dirigiéndose a nosotros"*.

L'eixuta salutació del cotxer precedia, segons sembla, una odissea farcida d'inconvenients i contratemps: retards injustificats a la sortida, setze persones on només en cabien deu, la calor i les olors insuportables de l'interior del vehicle, aturades imprevistes durant el recorregut, la pols i els sots de la carretera... Així era un viatge entre Barcelona i Sants segons l'article titulat *Recuerdos de antaño* que un tal M.R. —només en coneixem les inicials— va publicar a la revista *Eco de Sans* el 9 de juny de 1877.

La narració és del tot irònica i busca la comicitat per mitjà de l'exageració, però és l'única crònica que coneixem dels òmnibus que circulaven entre Barcelona i Sants a mitjan segle XIX. Els òmnibus —en llatí, "per a tots" — eren carruatges col·lectius arrossegats per cavalls que cobrien de manera regular itineraris determinats de curta distància, singularment entre Barcelona i totes les viles del seu pla. A banda del ferrocarril, van ser el primer mitjà de transport públic amb què va comptar la ciutat i Sants mateix. Alguns autors daten el seu origen pels volts de l'any 1860, i van seguir prestant servei durant força temps allà on els tramvies no podien arribar. L'any 1895, per exemple, circulava una línia de "ripperts" —cotxes òmnibus de dimensions més reduïdes— que arribava al cementiri de Montjuïc des del Portal de la Pau circulant per la carretera de can Tunis. L'any 1905 hi havia línies d'òmnibus entre l'estació de ferrocarril de Sants i l'Hospitalet, Barcelona, Sant Feliu i Cornellà, amb preus que oscil·laven entre els 15 i els



Un dels "ripperts" de la companyia La Catalana circulant per Barcelona l'any 1882.

75 cèntims; i encara el 1910 existien serveis especials per a les curses de braus a la plaça de les Arenes i per a les curses de l'hipòdrom de can Tunis, possiblement semblants als "òmnibus atroïtats" que ja apareixen a la descripció de la inauguració del recinte que va fer Narcís Oller a *La febre d'or*.

Els orígens dels òmnibus són els del transport públic urbà tal com l'entenem avui, i cal cercar-los, com en tantes altres coses, en el procés d'industrialització de mitjan segle XIX. La construcció de fàbriques, l'increment de població i la conversió de les viles en nous centres d'activitat comercial i industrial van introduir també una creixent necessitat de mobilitat i de circulació de persones. Per apreciar el canvi respecte de temps anteriors, cal comptar que, al final del segle XVIII, Francesc Mas havia descrit per a la vila de Sants una situació ben diferent: "Nadie sale del pueblo y todos se ocupan en él."

Aquells que no volguessin utilitzar els òmnibus podien recórrer a la contractació particular d'un cotxe de cavalls. Hi ha indicis d'aquesta activitat a Sants des de l'any 1851, quan al *Monitor* d'Antoni Casanovas s'indica l'existència de cinc tartaners i set carreters que es dedicaven al transport particular de persones i mercaderies. Per al cas de Barcelona, hi havia serveis establerts de cotxes de plaça al darrer terç del segle XIX, vehicles que circulaven per tot el terme municipal i que es podien llogar per temps o per una carrera determinada. L'any 1876, per exemple, era possible contractar una carrera entre Barcelona i Hostafrancs per una pesseta i mitja.

A les primeres dècades del segle XX es llogaven a Sants cotxes de cavalls a cotxeries com la de Paquito Batsums, de qui sembla que era el carruatge que portava Francesc Cambó quan va ser víctima de l'atemptat d'Hostafrancs el 18 d'abril de



Paquito Batsums llogava cotxes de cavalls a Sants durant les primeres dècades del segle XX.



Publicitat de la Penya de Taxis Royal de Sans en un programa de la Festa Major de 1926.

1907 mentre es dirigia a un míting convocat al Casino de Sants. La continuïtat d'aquest tipus de servei cal cercar-la avui als taxis, dels quals tenim notícia a Sants des dels anys vint: la Penya de Taxis Royal, que prometia a les seves publicitats "excursions a preus baratíssims i servei a totes hores".

EL PRIMER TRAMVIA



Un tramvia de cavalls travessa la carretera de Sants pels volts de l'any 1880. El bitllet que portaven els viatgers era com aquest.



L'Arxiu Municipal del Districte conserva les relacions del personal que treballava a l'antiga fàbrica tèxtil Serra i Balet l'any 1951. Els primers dies del mes de març d'aquell any, de segur que molts dels treballadors i treballadores van fer un llarg desplaçament a peu fins als seus llocs de treball. Feia dies que circulaven per Barcelona fulls volants anònims que convocaven a una mobilització insòlita: no utilitzar els tramvies fins que la companyia no rebaixés l'increment abusiu de tarifes que havia aplicat uns mesos enrere. Per a una ciutat que encara patia els racionaments de la postguerra, un increment de 20 cèntims per bitllet era difícil de pair. Els ciutadans, solidaris, van secundar massivament la protesta i durant cinc dies no els van utilit-

zar, fins que efectivament es van rebaixar les tarifes. Aquest moviment popular va ser conegut com "la vaga de tramvies" i suposà la primera protesta cívica massiva contra les autoritats franquistes, però també és una evidència de l'enorme importància social que els tramvies, i el transport públic en general, havien arribat a assolir.

No sabem si Aleix Soujol sospitava la transcendència que tindrien els seus tramvies. Va ser aquest personatge, enginyer de professió, qui endegà la instal·lació de línies de tramvia entre Barcelona i les viles del pla —la primera de totes, entre Barcelona i Gràcia— i qui l'any 1871 presentà a l'Ajuntament de Barcelona un projecte per a l'establiment d'una

l'ínia que havia d'enllaçar Sants i Sant Andreu. El projecte i l'expedient administratiu justifiquen la necessitat del tramvia pels requeriments dels nous temps industrials: *"Los pueblos de Sans, San Martín de Provensals, San Andrés de Palomar y el barrio de Hostafranchs son sumamente importantes por su riqueza agrícola e industrial, lo cual ha motivado que se condensara en ellos una enorme masa de población cuyas relaciones con esta ciudad son intensas y frecuentes"*. No hi havia, per tant, cap dubte que *"la comunicación entre los referidos pueblos, entre sí y con Barcelona, ha de ser útil y ventajosa."*

El tramvia d'Hostafrancs i Sants començava a circular el dia 24 de maig de 1875. Vuit cotxes provistos d'imperial —així s'anomenava el pis superior del vehicle, on també hi havia bancs per als viatgers— i una quadra de més de cent cavalls asseguraven el servei d'enllaç amb la capital fins al mateix pla de la Boqueria. Per què tramvies de cavalls si altres mitjans com les diligències o els òmnibus podien oferir el mateix servei? Fonamentalment, pel tipus de paviment dels carrers i carreteres d'aquella època. El paviment, si n'hi havia, estava fet amb irregulars i gastades lloses i llambordins, de manera que el desplaçament del carruatge al llarg de les vies de ferro feia el viatge molt més ràpid i confortable per als viatgers i menys feixuc per a les cavalleries.

Documents de l'any següent aclareixen que passava un tramvia cada set minuts i que el servei s'allargava fins a les deu del vespre, amb l'afegit d'uns cotxes nocturns els diumenges *"para la salida de los teatros"*. No hi havia encara en aquell moment parades determinades, de manera que els viatgers podien pujar i baixar del tramvia on millor els anava. El servei sembla que va constituir un èxit ràpid i la companyia creada per Soujol va repartir aviat dividends entre els seus accionistes; tanma-



La línia del tramvia d'Hostafrancs i Sants acabava al pla de la Boqueria. Aquest dibuix descriu l'indret l'any 1892.



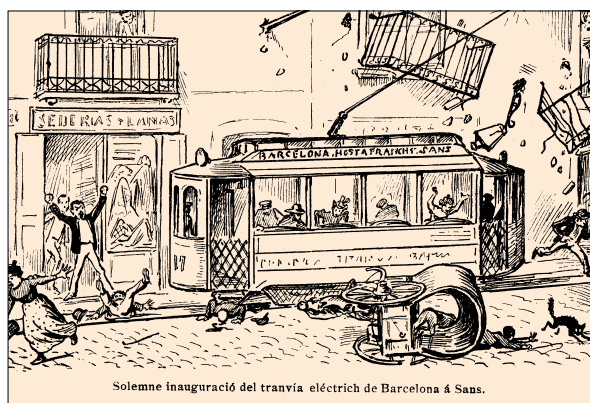
Les aglomeracions al tramvia sempre van ser motiu de sàtira. Acudit de Quelus a la revista El Borinot l'any 1924.

teix, ben pocs mesos després de l'entrada en funcionament del servei ja es registren notícies de dos fets que acompanyaran el tramvia al llarg de tota la seva existència. En primer lloc, els accidents: poques setmanes després que comencés a circular, el tramvia de Sants ja tenia un accidentat; fou la primera de les moltes notícies semblants que esquitxen la premsa del tombant del segle XX i un motiu pel qual el tramvia sempre va tenir molts detractors. En segon lloc, les aglomeracions: l'agost de 1875, l'Ajuntament de Barcelona ja va publicar un ban, tramès també a l'Ajuntament de Sants, que advertia *"del lamentable abuso de que en los coches de los tramvías se admitan o tengan ingreso mayor número de personas del que cómodamente puedan contener"*.

EL DESENVOLUPAMENT I LA DESAPARICIÓ DELS TRAMVIES



Un dels tramvies de la línia de can Tunis circulant per la carretera del Morrot l'any 1910.



La por dels tramvies elèctrics s'expressava en els acudits. Abans fins i tot de començar a circular, L'Esquella de la Torratxa els representava així.

La línia d'Aleix Soujol va ser la primera de les que travessava el que avui és el Districte de Sants-Montjuïc. Amb el temps se n'hi van anar afegint moltes altres. Una d'aquestes era la corresponent al 29, el tramvia de circumval·lació, que en el seu recorregut pel perímetre de Ciutat Vella transitava per la part baixa del Paral·lel i de les Hortes de Sant Bertran. A més de ser una línia molt utilitzada

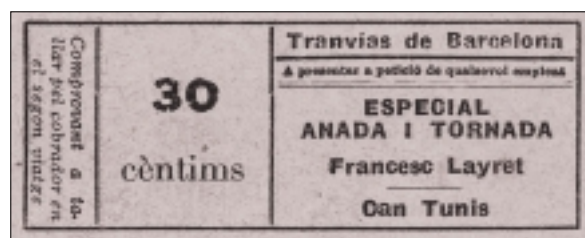
i coneguda, és remarcable pel fet que va ser la primera que es va electrificar, el gener de 1899. La innovació va ser rebuda entre l'admiració i el temor, i mentre molts saludaven sorpresos el progrés tècnic que suposava veure desplaçar-se un tramvia sense l'ajut de cavalls ni fum de vapor, altres desconfiaven de la seguretat del nou aparell i de les inquietants catenàries que penjaven sobre el carrer. *L'Esquella de la Torratxa* publicà un dibuix de portada titulat "Sangrantse en salut", amb el verset càustic que deia: "Sapiguent que l'elèctric va á inaugurar-se y que prompte siniestros tindrem a mils, los vehins s'apressuran á confessarse per pogue, quan els toqui, morir tranquils."

Malgrat les reticències i els sarcasmes, va prosseguir l'estesa de noves línies de tramvies elèctrics. L'any 1904 es va electrificar la línia cap a Hostafrancs i Sants i un anys més tard va entrar en funcionament, després de llargs endarreriments, la línia cap a can Tunis a través del Morrot, la que uti-

litzaven els veïns del barri de Port, els treballadors de les indústries establertes a la zona i tots aquells que passaven els dies de calor als Banyes Zoraya, que obrien aquell mateix any. També a començament del segle XX es van estendre línies per la Bordeta cap a l'Hospitalet i entre el Paral·lel i les Corts. Amb tot això, el servei es va sistematitzar a tota la ciutat amb l'establiment de parades determinades i amb la identificació dels recorreguts i dels vehicles amb diferents indicatius: primer amb colors, després amb xifres.

Els tramvies van ser, fins a mitjan segle XX, el mitjà de transport col·lectiu més utilitzat a Barcelona, fins a l'extrem, com s'ha vist, que un augment de tarifes arribà a provocar una forta protesta social el 1951. Va ser a partir dels anys seixanta quan es van començar a substituir per línies d'autobús, fins que van desaparèixer totalment l'any 1971. Un dels tramvies eliminats que potser va suscitar més afecte va ser el 56, "el tramvia de Sants", que aleshores circulava entre el Clot i Collblanc i que va fer el seu darrer recorregut el 13 d'abril de 1969. Per a l'ocasió es va convocar un acte festiu, amb la presència d'autoritats, un nombrós concurs de veïns i la desfilada de tramvies antics per aquella mateixa línia que, gairebé cent anys abans, havia obert Aleix Soujol. En aquells anys els tramvies eren desqualificats com a vehicles antiquats, sorollosos i incompatibles amb les noves condicions de trànsit que marcaven els automòbils, però temps després s'ha pogut apreciar que és un mitjà de transport públic més econòmic i sostenible que altres, fins al punt que se'n projecta la recuperació a diferents llocs de la ciutat.

Dels tramvies al Districte de Sants-Montjuïc no en queda res avui, només un edifici prou conegut que ha canviat la seva funció amb el temps: les Cotxe-



Bitllet de la línia de tramvies entre el Paral·lel i can Tunis els anys trenta.



Últim viatge del tramvia 56 pel carrer de Sants. Darrere, l'autobús que l'havia de substituir.



Passi dels treballadors de Tranvías de Barcelona de l'any 1943.

res de Sants. Des del primer viatge del tramvia cap a Hostafrancs i Sants, les cotxeres van ser efectivament el lloc on durant molt de temps es guardaven i arranjava els vehicles i, mentre es van utilitzar, els cavalls. L'edifici va ser projectat pel mestre d'obres Tiberi Sabater i fou reformat en nombroses ocasions, la darrera l'any 1984 per convertir-lo en l'actual Centre Cívic. La reconversió va ser possible després d'un moviment reivindicatiu els anys setanta encapçalat per les associacions de veïns.

EL METRO



L'estació de Sants del Metro Transversal l'any 1935.

Els programes de la Festa Major de Sants dels anys 1924 i 1925 recullen —a més de tots els actes festius, de publicitats dels comerços del barri i de notícies sobre les proeses de l'equip de futbol de la Unió Esportiva— referències i fotografies de les



Un comboi del metro creua el viaducte del carrer de Badal l'any 1961.

grans obres que s'estaven realitzant al subsòl de la carretera: la construcció del Metro Transversal. Les obres van ser inaugurades a la plaça d'Espanya pel rei Alfons XIII el 8 de juny de 1922, i el primer tren va circular entre les estacions de la Bordeta i de la plaça de Catalunya quatre anys després. Amb el temps, aquesta línia esdevingué l'actual línia 1 del metro. Apareixia a la ciutat un nou mitjà de transport urbà que, en relació amb els tramvies o els autobusos —que, com es veurà, també van començar a circular per aquestes dates—, permetia més capacitat i una velocitat de desplaçament més ràpida i independent de les condicions de trànsit de la superfície.

La construcció del Metro Transversal va suposar un gran esforç i una complexitat tècnica notable que les publicacions de l'època posaven de manifest a bastament. El setmanari santsenc *El Ressò* en va publicar un reportatge l'any 1925, i les memòries i publicacions editades per la mateixa companyia lloaven el treball que va caldre esmerçar a l'estació de la plaça d'Espanya, que havia de facilitar l'accés al recinte de l'Exposició Universal de

1929 i que, per a l'enllaç amb la línia de ferrocarril, va forçar la construcció de la que, es deia, era aleshores la volta subterrània més ampla del món. L'amplitud de les estacions i la freqüència del pas dels trens no van ser, però, garantia d'èxit: moltes persones eren reticents a desplaçar-se en tren per sota terra, la xarxa era molt limitada i només apta per a trasllats molt determinats i, sobretot, era més car que els tramvies. Durant els anys de la Guerra Civil, aquests túnels i andanes van tenir una imprevista i malaurada finalitat: servir de refugi a la població dels atacs de l'aviació feixista sobre Barcelona.

Calgué esperar encara uns anys per tal que el metro esdevingués un mitjà de transport fonamental en l'estructura de la ciutat. Va ser entre els anys cinquanta i setanta, quan un nou període de fort creixement demogràfic i urbanístic exigí majors i millors línies de transport i, especialment, quan la generalització de l'automòbil com a vehicle de transport privat començà a fer molt difícil el trànsit pel carrer. Fou també durant aquest període quan es produí la municipalització dels transports públics, l'any 1957, un fet rellevant perquè les línies d'òmnibus, tramvia i metro pertanyien fins aquest moment a societats privades que tenien com a objectiu únic el seu propi guany econòmic. La municipalització implicava que els poders públics assumien el control de la xarxa com un servei públic i col·lectiu ineludible per a l'òptima gestió de la ciutat. El Pla de Metros de 1971 ho tenia clar: *"El sostenimiento de los transportes públicos es una obligación social que afecta a todos los ciudadanos y a los que forzosamente hay que dar todas las preferencias posibles."*

De les noves línies que es van establir a partir dels anys seixanta, la primera que entrà en funcionament va ser la línia 5, entre les estacions de Coll-



ESPELEÓLOGOS

—Ahora ya sólo nos falta bajar al socavón de Sants

Les obres de la línia 5 van causar un gran esfondrament a Badal l'hivern de 1965. Muntanyola ho va veure així a La Vanguardia.

blanc i Diagonal, inaugurada el 3 de novembre de 1969. Els veïns de Badal, però, ja tenien notícia de la seva existència de temps enrere pel fet que els treballs de construcció van causar esquerdes en diferents edificis, esllavissaments de terres i moles-tes inundacions del carrer els dies de pluja forta. Un any després, l'antiga línia del Gran Metro —la que funcionava també des dels anys vint entre la plaça de Catalunya i Gràcia, i que era l'embrió de l'actual línia 3— arribava al Poble Sec amb la perllongació fins a l'estació de Paral·lel, i el novembre de 1975 s'obria un nou tram d'aquesta línia fins a l'estació de Sants.

L'actual xarxa de metro al Districte es va completar el 1995, amb l'arribada a l'estació de Paral·lel de la línia 2. En qualsevol cas, el procés no s'ha aturat i els propers anys s'ha de procedir a la construcció de la nova línia 9, que circumval·larà tota la ciutat fins a la Zona Franca i l'aeroport i que donarà servei de metro als barris de l'antiga Marina de Sants.

ELS AUTOBUSOS



Grup de treballadors de la companyia d'autobusos en el moment d'implantar-se les primeres línies l'any 1922.

Quan, efectivament, la línia 9 del metro arribi als barris de la Zona Franca, els veïns veuran acomplerta una vella aspiració. L'any 1986 es va desestimar la proposta d'allargar la línia 2 fins a Montjuïc i la Zona Franca, amb la qual cosa el barri seguia depenent exclusivament de l'autobús com a únic mitjà de transport públic. La importància de l'autobús per a aquests barris es manifesta en un fet singular: al grup d'habitatges Eduard Aunós hi ha una plaça, la plaça del Nou, que és un exemple únic de com una línia de transport ha acabat definint un topònim urbà.

Els autobusos van ser, de fet, els substituïts d'aquells antics òmnibus arrossegats per cavalls. Dos avenços tècnics de pocs anys enrere —el motor d'explosió i les rodes de cautxú— van permetre millo-

rar la comoditat i la velocitat dels viatges. Després d'uns primers intents que no van reeixir per qüestions tècniques i per la forta oposició de la Companyia de Tramvies (que temia, és clar, una forta competència), les primeres línies van començar a funcionar amb regularitat als anys vint. Entre aquestes hi havia, l'any 1925, una línia des de la plaça d'Espanya fins a can Tunis al llarg de la Gran Via i del carrer de la Mare de Déu de Port. Els autobusos, per tant, van arribar ben aviat als barris de la Zona Franca. El fet que no depenguessin de cap obra d'infraestructura els feia òptims, com en aquest cas, per prestar servei a llocs on no hi havia línies de tramvia.

També des de 1923 circulaven autobusos entre Sants i Sant Martí, però a més les carreteres de Sants i de la

Bordeta veien el trànsit d'altres línies que enllaçaven Barcelona amb viles del Llobregat com l'Hospitalet, Sant Boi, Cornellà o Sant Just. Si al trànsit d'autobusos i tramvies hi afegim els efectes de les obres del metro i un paviment en un estat no gaire millor que el dels vells òmnibus del segle XIX, el resultat no havia de ser gens agradable per als vianants. La caricatura "Les nostres millores — Les delícies de l'autobús", portada del setmanari de Sants *El Ressò* el dia 21 de novembre de 1924, satiritza el fang i les esquitxades que causaven en un dia de pluja les rodes dels autobusos al seu pas per la carretera.

Anys després, just acabada la Guerra Civil, es va posar en servei una variant singular dels autobusos, el troleibús. Es tractava d'un vehicle amb xassís i aspecte d'autobús que funcionava, per reduir el consum de petroli durant els anys de precarietat de la postguerra, amb el mateix mecanisme elèctric d'un tramvia. Va funcionar entre 1941 i 1968 i la primera de les línies circulava entre el Paral·lel i Sant Andreu. És poc probable ara un retorn al troleibús, però avui dia es fan experiències amb altres tipus de motors i combustibles per tal que els autobusos siguin més silenciosos i menys contaminants. Ja n'hi ha en servei que circulen propulsats amb gas natural i s'experimenta amb vehicles alimentats amb piles d'hidrogen.

Ja hem vist com, amb el temps, els autobusos van anar substituint les línies de tramvia, i actualment travessen el Districte de Sants-Montjuïc gairebé quaranta línies d'autobús. Algunes són línies anomenades Bus del Barri, autobusos de dimensions reduïdes que no fan grans desplaçaments per la ciutat sinó petits trajectes per l'interior dels barris de la Bordeta, Sants, la Zona Franca i el Poble Sec. I també cal assenyalar, finalment, que avui hi ha a la Zona Franca una de les grans cotxeres d'autobusos de la ciutat.



Un dels autobusos que l'any 1935 feia el trajecte entre Sants i Sant Martí al punt d'origen del carrer de Sant Medir.



Un dels moderns Bus del Barri que fa el trajecte per Sants i la Bordeta.

ELS TRANSPORTS SINGULARS DE MONTJUÏC

Als primers anys del segle XX, l'aspecte de la muntanya de Montjuïc era ben diferent del que avui estem acostumats. Josep M. de Sagarra l'havia descrit d'una manera prou eloqüent a les seves *Memòries* com "una enorme protuberància guarnida d'atzavares cruels, de ganivets de pinxos i de barraques ja de gran misèria, ja de negocis inconfessables". El procés que acabarà per convertir Montjuïc en un lloc per al lleure es va iniciar amb els treballs per a la celebració de l'Exposició Universal de 1929, moment precís en què també s'instal·laven a la muntanya els primers mitjans de transport. Eren mitjans singulars pel fet que havien d'adaptar-se a les condicions especials del terreny de la muntanya i perquè en el moment de la seva construcció es plantejaren com a elements de transport i d'esbarjo alhora.

El primer d'aquests mitjans de transport que va entrar en funcionament va ser el funicular. Proposat per l'advocat Elies Rogent i Massó l'any 1923, va fer el seu primer viatge entre el Paral·lel i Miramar el 24 d'octubre de 1928. El vehicle permetia als visitants de l'Exposició salvar còmodament un desnivell de 85 metres des del subsòl del carrer Nou de la Rambla i un pendent màxim del 18 per cent. El segon tram, entre Miramar i el peu del castell, inactiu des de 1981, es va obrir el juliol de 1929. El funicular de Montjuïc va ser àmpliament utilitzat per accedir a l'Exposició i als partits de futbol i combats de boxa que es van disputar a l'Estadi els anys següents, però l'abandonament d'aquests recintes quan acabà la Guerra Civil va reduir cada cop més l'ús del funicular i va fer que s'anés deteriorant. Va ser remodelat els anys 1965 i 1984 abans de l'adaptació definitiva de l'any 1992, quan la celebració dels Jocs Olímpics va tornar a donar-li rellevància.

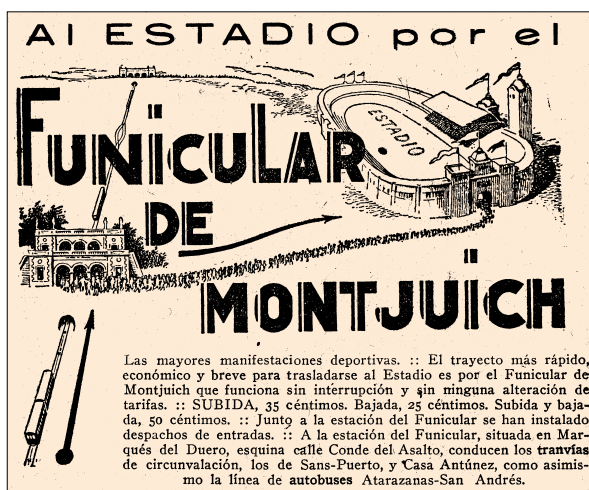


Una de les primeres unitats del funicular de Montjuïc en funcionament els anys trenta.



Amb motiu dels Jocs Olímpics del 1992 va entrar en servei aquest nou model de tren per al funicular de Montjuïc.

L'empresa que explotava el funicular va obrir l'any 1930 el parc d'atraccions Maricel Park amb l'objectiu d'oferir al·licients i esbarjo que garantissin la rendibilitat de l'explotació un cop acabada l'Exposició Universal. Aquest parc es va abandonar els anys de la postguerra i es convertí en un dels vergonyants camps de barraques que hi havia a Montjuïc els anys cinquanta i seixanta. La reforma de tot l'espai es va produir l'any 1965 amb la construcció d'un nou parc d'atraccions i amb l'estesa del telefèric que encara avui dia uneix l'esta-



El funicular de Montjuïc facilitava l'accés del públic a les competicions de l'Estadi. Aquest anunci de 1929 en fa saber els avantatges (Diario oficial de la Exposición Internacional).

ció del funicular amb el castell de Montjuïc. El telefèric es va inaugurar l'any 1970 i tenia per objectiu facilitar l'accés al recinte del castell, cedit al municipi per les autoritats militars uns anys abans.

Fa temps que les torres metàl·liques del transbordador aeri entre el port i Montjuïc són un element inconfusible del perfil de la ciutat. El transbordador també va ser construït amb motiu de l'Exposició Universal, però l'endarreriment en l'atorgament de la concessió i les dificultats tècniques amb què va topar la realització van ajornar-ne l'obertura fins l'any 1931. El projecte va ser presentat per l'enginyer Josep Rodríguez-Roda amb les col·laboracions de Ramon Calzada i de Carles Bohigas, el mateix que projectà la font màgica de Montjuïc. L'objectiu havia de ser permetre l'accés a l'Exposició des del Portal de la Pau i les platges de la Barceloneta, però la proposta també tenia una justificació deliberadament lúdica. Segons el mateix Bohigas, es pretenia també "*ofrecer una extraordinaria atracció al público basada en tres de los elementos que más influyen en el éxito: la novedad,*

la emoción agradable y una incomparable y variada visión panorámica".

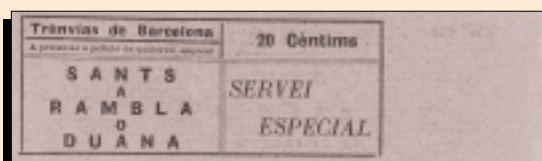
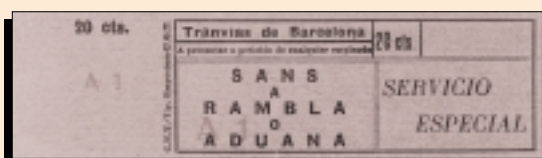
El sistema ideat pels enginyers permetia el desplaçament simultani de quatre vagonetes amb una capacitat de vint viatgers cadascuna —avui només se n'utilitzen dues— que es creuaven a la torre central del moll de Barcelona, situada precisament per aquest motiu a la meitat exacta del trajecte. Per tal que els cables no poguessin entorpir el trànsit de vaixells pel port, va caldre enlairar la torre central fins a 115 metres d'alçada i la de Sant Sebastià fins als 80, i, com en el cas del funicular, també es va preveure que els usuaris poguessin gaudir d'altres elements d'interès i per això es van instal·lar a les torres serveis de restaurant i miradors amb telescopis.



Una vagoneta del transbordador aeri del port travessa el moll de Sant Bertran els anys trenta.

DOCUMENTS I VESTIGIS

Diferents tipus de bitllets i abonaments



Tipus de document:

Bitllets i abonaments de diferents transports públics.

Datació:

Des del final del segle XIX fins a l'actualitat.

Context històric:

Corresponen al període de formació i desenvolupament de la xarxa de transport públic a Barcelona. Al llarg de tots aquests anys es produeix la consolidació i desaparició de les línies de tramvies i la formació i creixement de la xarxa de metro i autobús.

Informació històrica que aporta:

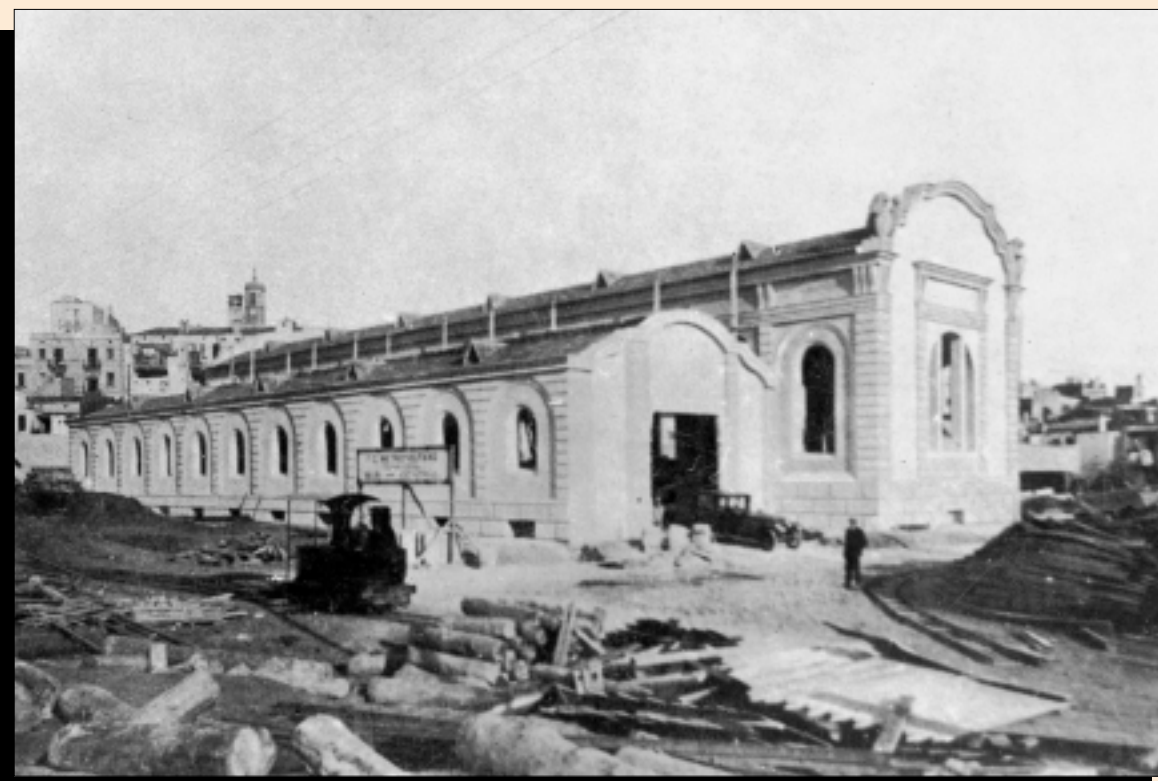
És possible copsar en aquests bitllets aspectes relatius a la gestió dels transports públics. Indi-

quen preus i diferents tipus de tarifes en funció del recorregut, de l'horari o de les modalitats d'abonament. També es pot apreciar el fet que, temps enrere, abans de la municipalització del servei, les empreses de transport eren companyies privades. Criden l'atenció algunes emissions commemoratives fetes en ocasions especials, com les que es van fer amb motiu de la supressió d'algunes línies de tramvia o un modern abonament de metro que reproduïx un bitllet del primer tramvia entre Barcelona, Hostafrancs i Sants.

Situació actual:

Formen part de la col·lecció de bitllets de transport de l'Arxiu Municipal del Districte de Sants-Montjuïc.

Sotscentral del Ferrocarril Metropolità Transversal

**Tipus de vestigi:**

Sotscentral del Ferrocarril Metropolità Transversal a l'estació de Mercat Nou.

Datació:

1922-1925

Context històric:

L'edifici va ser construït en ocasió de les obres del Metro Transversal, l'actual línia 1.

Informació històrica que aporta:

L'edifici estava destinat a estació elèctrica transformadora i a cotxeres, tallers i magatzems. Quan es va inaugurar, el 1926, el Transversal cobria el trajecte entre les estacions de La Bordeta i Plaça de Catalunya. L'any 1932 es va inaugurar la perllongació fins a l'estació de Santa Eulàlia i temps després, a partir de 1980, es va eliminar l'estació de la Bordeta, es va refer la de Santa Eulàlia i es van iniciar els treball per perllongar la línia fins a Feixa Llarga.

Situació actual del vestigi:

La instal·lació segueix en funcionament com a taller dels trens de l'actual línia 1, al carrer de Burgos.

ITINERARI

Volta al districte amb transport públic

Us proposem fer un tomb pel Districte de Sants-Montjuïc utilitzant els transports públics. De segur que hi ha combinacions més ràpides, però del que es tracta és també de conèixer una mica més el Districte i de descobrir els enllaços que es poden fer per arribar als diferents barris i indrets d'interès. Tingueu en compte que amb la tarifa integrada podreu fer molts dels transbordaments que aquí us indiquem abonant únicament un viatge. Només estan exclosos de la tarifa integrada el funicular i el telefèric de Montjuïc. El recorregut és circular i el podeu iniciar on us convingui més. Nosaltres l'iniciem al parc de les Tres Xemeneies, al Poble Sec.

1. Parc de les Tres Xemeneies. Un cop allà, remunteu caminant una mica l'avinguda del Paral·lel fins a la cruïlla amb el carrer Nou de la Rambla, al Poble Sec. A l'estació de metro Paral·lel podeu pujar al funicular, que us portarà fins al parc de Montjuïc.

2. Parc de Montjuïc. Al final del recorregut del funicular teniu a la vostra disposició diferents autobusos que recorren la muntanya, alguns només en funcionament els dies festius. També podeu utilitzar el telefèric per pujar fins al castell. En tot cas, si voleu seguir el recorregut d'aquesta proposta convé agafar l'autobús 50 fins al Poble Espanyol. Passareu pel davant de la Fundació Miró i de l'Anella Olímpica.



Només l'autobús sembla destorbar la tranquil·litat del passeig de la Zona Franca. Era l'any 1951.

3. Poble Espanyol. Ara cal canviar d'autobús i agafar el 13, que us baixarà fins als barris de la Zona Franca. A la parada del carrer de la Mare de Déu de Port, a tocar amb el carrer del Foc, ja al peu de la muntanya, estareu davant del jardí de Can Ferrero, on hi ha el Centre Cívic de la Casa del Relotge.



Un tramvia fa el tomb de la plaça d'Espanya a l'alçada del Paral·lel.

4. Jardins de Can Ferrero. Prop del Centre Cívic, al passeig de la Zona Franca, podreu enllaçar amb altres autobusos, el 9 i el 37, que remunten tot el passeig, la plaça Cerdà i la Gran Via fins arribar a la plaça d'Espanya, passant per davant dels barris de la Font de la Guatlla i de la Bordeta. Seguiu el trajecte fins a la plaça d'Espanya.

5. Plaça d'Espanya. Ara convé entrar a la línia 1 del metro, l'antic Transversal, fins a l'estació de plaça de Sants i allà enllaçar amb la línia 5 fins a Collblanc. El traçat recorre el subsòl del carrer de la Creu Coberta i de la carretera de Sants i permet travessar els barris d'Hostafrancs, Sants i Badal.

6. Collblanc. L'estació de metro de Collblanc és dins del terme de l'Hospitalet de Llobregat, però ben a la vora hi ha la Riera Blanca, el límit del terme municipal amb l'Hospitalet de Llobregat. Allà és possible agafar la línia 54 d'autobús i recórrer l'avinguda de Madrid fins a la plaça del Centre, a tocar del barri del Sòl de Baix.

7. Plaça del Centre. I a la plaça del Centre podeu enllaçar, finalment, amb la línia 3 del metro, una de les que es va obrir als anys setanta, i completar el recorregut fins a l'estació de Paral·lel, de tornada al Poble Sec.



Accés de la línia 5 del metro a la plaça Salvador Anglada poc temps després d'inaugurar-se l'any 1969.

BIBLIOGRAFIA

- ALEMANY, Joan i MESTRE, Jesús (1986). *El transport a l'àrea de Barcelona*. Barcelona: Transports Metropolitans de Barcelona.
- FABRE, Jaume i HUERTAS, Josep M. (1997). *La ciutat transportada. Dos segles de transport col·lectiu al servei de Barcelona*. Barcelona: Transports Metropolitans de Barcelona.
- FANÈS, Fèlix (1977). *La Vaga de Tramvies de 1951. Una crònica de Barcelona*. Barcelona: Editorial Laia.
- GELABERT, Joaquín (1946). *El transporte en la vida Barcelonesa*. Barcelona: Millà.
- GONZÁLEZ MASIP, Albert (1997). *Els tramvies de Barcelona*. Barcelona: Dalmau.

